

Für Steuergerechtigkeit über den Wolken Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr

Zusammenfassung

Am 8. Juni 2004 berichtete die Financial Times Deutschland über Pläne von Bundesfinanzminister Hans Eichel, eine Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr einzuführen. Obwohl der Vorschlag primär dazu diente, den Druck auf die anderen Ministerien in den Haushaltsverhandlungen zu erhöhen, bleibt das Thema auf der Agenda.

Der BUND unterstützt die Pläne zur Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr aus mehreren Gründen:

1. Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger und wächst weiter an.
2. Durch die bisherige Steuerbefreiung erhält der Flugverkehr einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn.
3. Die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr ist seit Januar 2004 EU-rechtlich möglich. Eine EU-weite Kerosinsteuer ist dagegen so lange kaum durchsetzbar, wie jeder Mitgliedstaat ein Vetorecht in Steuerfragen hat.
4. Die ebenfalls anzustrebende Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Personenluftverkehr ist bisher an der Unionsmehrheit im Bundesrat gescheitert. Bei der Kerosinsteuer ist keine Blockade durch den Bundesrat möglich.
5. Ausweichreaktionen der Fluggesellschaften (Tanktourismus) können im Rahmen des bestehenden Mineralölsteuerrechtes verhindert werden.
6. Bei der vom BUND geforderten Einführung der Kerosinsteuer in Höhe von 0,6545 Euro / Liter entsteht ein Steueraufkommen in Höhe von rund 350 Millionen Euro. Das Wachstum des inländischen Flugverkehrs wird durch die Steuer insbesondere im Segment der Billigflieger deutlich abgeschwächt.

Alle im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien sind sich im Grundsatz einig, dass die Steuervorteile für den Flugverkehr abgebaut werden sollen. Eine Änderung des deutschen Steuerrechts stand bisher aber nicht an, weil eine europäische Lösung gefunden werden sollte. Das Inkrafttreten der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie am 1. Januar 2004 öffnet ein neues politisches Entscheidungsfenster, denn die rechtliche Situation hat sich geändert: Eine europäische Kerosinsteuer ist nicht zustande gekommen, dafür ist die Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr erstmals rechtlich zulässig. Im Fortschrittsbericht 2004 zur Nachhaltigkeitstrategie kündigt die Bundesregierung an, die Einführung einer inländischen Kerosinsteuer zu prüfen.¹

¹ „Nach der oben genannten Energiesteuerrichtlinie steht es den Mitgliedsstaaten nunmehr frei, innerstaatliche Flüge einer Kerosinbesteuerung zu unterwerfen. Hier will die Bundesregierung über die inhaltliche Ausgestaltung der Umsetzung der Energiesteuerrichtlinie noch abschließend beraten. Sie setzt dabei aber auf den Abbau von Wettbewerbsnachteilen durch Harmonisierung der Mineralölbesteuerung aller Verkehrsträger.“ Quelle: Entwurf des Fortschrittsberichts 2004 der Nachhaltigkeitstrategie der Bundesregierung, Seite 102

Dieses Hintergrundpapier beginnt daher zunächst mit einem Appell an die Politikerinnen und Politiker der Koalition und der Bundesregierung: Bitte nutzen Sie dieses offene Entscheidungsfenster und führen Sie die Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr ein! Die folgenden Seiten bieten Hintergrundinformationen, um rechtliche und wirtschaftliche Einwände auszuräumen.

Der BUND sucht den Dialog mit allen Politikern und gesellschaftlichen Kräften, die für eine faire und umweltgerechte Besteuerung der Verkehrsträger eintreten. Ergänzungen und Anmerkungen zu den folgenden Argumenten nehmen wir gerne auf.

1. Die Klimafolgen des Flugverkehrs

Fliegen ist besonders klimaschädlich, weil bei der Verbrennung des Kerosins außer Kohlendioxid weitere Stoffe ausgestoßen werden, die den Treibhaus-Effekt verstärken. So führt der Wasserdampf aus den Triebwerken der Flugzeuge zur Bildung von Kondensstreifen und Cirruswolken. Diese behindern die Rückstrahlung des in Wärme umgewandelten Sonnenlichts in den Weltraum – nach gegenwärtigen Stand der Forschung noch einmal im gleichen bis doppelten Maße wie der Kohlendioxid-Ausstoß.

Besonders problematisch ist die Höhe, in der Flugzeuge ihre Abgase ausstoßen. Schadstoffe haben in höheren Luftschichten eine wesentlich längere Verweildauer. Ab etwa zwölf Kilometern Höhe können sie nicht mehr durch Regen ausgewaschen werden. Noch unerforscht ist, welche Folgen der Ausstoß der 1300 Grad Abgase aus den Triebwerken bei Außentemperaturen von 60 Grad Minus hat. Die WissenschaftlerInnen vom IPCC (International Panel for Climate Change), dem Klima-Gremium der UN, schätzen, dass Flugzeug-Emissionen eine zwei- bis viermal stärkere Treibhauswirkung haben als die gleiche Menge am Boden abgegebener Schadstoffe. Fliegen trägt also wesentlich mehr zur Erwärmung unseres Klimas bei als alle anderen Fortbewegungsarten.²

Unter allen Verkehrsträgern wuchs der Flugverkehr in den neunziger Jahren am stärksten: Von 1991 bis 2000 stieg die Verkehrsleistung im Luftverkehr über Deutschland um 88,9 Prozent.³ Auch für die Zukunft bis 2010 bzw. 2020 wird ein erhebliches weiteres Wachstum prognostiziert: Der innerdeutsche Personenluftverkehr wächst im Trend-Szenario zwischen 1995 und 2010 um 47 Prozent und anschließend bis 2020 nochmals um 22 Prozent. Der grenzüberschreitende Luftverkehr wächst sogar noch stärker: Zwischen 1995 und 2010 um 76 Prozent und anschließend bis 2020 nochmals um 35 Prozent. Im Bereich der Luftfracht wird bis 2020 eine jährliche Steigerung um fünf Prozent erwartet, wenn nicht gegengesteuert wird.⁴ In den neunziger Jahren ist der Anteil des Flugverkehrs über Deutschland an der gesamten Verkehrsleistung von 2,6 Prozent auf 4,6 Prozent gestiegen.⁵ Weltweit wird der Flugverkehr den PKW-Verkehr schon bald nach 2010 hinsichtlich der Klimaschädlichkeit übertreffen:

² BUND, BVF, Germanwatch, Robin Wood, VCD (Hg.): Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima. Presse-Hintergrund. Düsseldorf/Berlin 04.09.2003, Seite 1f.

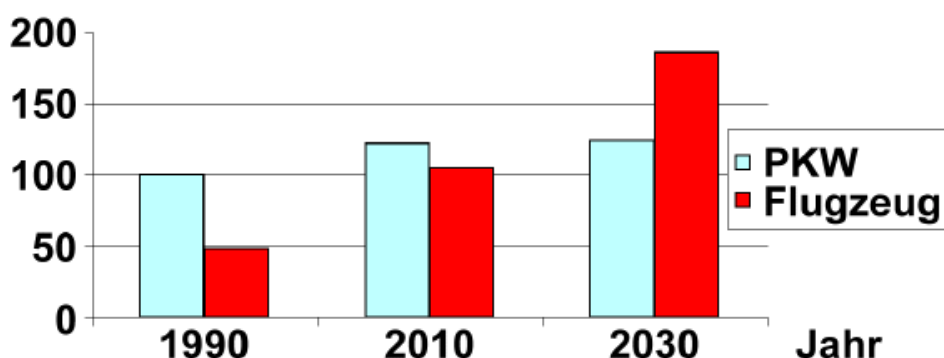
³ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: 3. Nationalbericht zum Klimaschutz an das Klimasekretariat der Vereinten Nationen. Berlin 2002, Seite 26. Entsprechend den derzeit geltenden internationalen Konventionen wird der internationale Luftverkehr nicht erfasst. Lediglich die Verkehrsleistungen über Deutschland (einschließlich Überflug) gehen in die Statistik ein.

⁴ TÜV Rheinland, DIW, Wuppertal Institut: Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs. UBA-Texte 17/01, Seite 10.

⁵ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: 3. Nationalbericht zum Klimaschutz an das Klimasekretariat der Vereinten Nationen. Berlin 2002, Seite 27.

Abbildung 1: Weltweiter Vergleich zwischen dem Einfluss von PKW und Flugzeugen auf die Klimaerwärmung.

Skalierung: PKW für 1990 = 100.



Quelle: BUND, BVF, Germanwatch, Robin Wood, VCD (Hg.): Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima. Presse-Hintergrund. Düsseldorf/Berlin 04.09.2003, Seite 7. (Datenbasis: OECD 2000)

Obwohl die allermeisten Wege im Alltag mit anderen Verkehrsmitteln zurück gelegt werden, ist der Flugverkehr für das Klima eine zunehmende Bedrohung. Die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs sollte deshalb so schnell wie möglich beendet werden.

2. Bisherige Wettbewerbsvorteile des Flugverkehrs

Der Flugverkehr profitiert je nach Flugstrecke und Zweck des Fluges von unterschiedlichen Steuerbefreiungen:

Tabelle 1: Steuerbefreiungen im Luftverkehr

| | Mineralölsteuer | MWSt. |
|--|------------------|------------|
| Gewerblicher Personen-Flugverkehr: Inländisch | 0 | 16 Prozent |
| Gewerblicher Personen-Flugverkehr: Grenzüberschreitend | 0 | 0 |
| Privat-Flugzeuge | 65,45 Cent/Liter | 16 Prozent |

Quelle: Umsatzsteuergesetz § 26 (3), Mineralölsteuergesetz § 4 (1) Nr. 3.

Die jüngste Initiative von Hans Eichel zielt auf die Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung im inländischen gewerblichen Flugverkehr - sowohl für die Personenbeförderung wie auch die Luftfracht. Es wäre sinnvoll, auch die anderen Steuerbefreiungen abzuschaffen. Dagegen steht aber das Veto-Recht der anderen EU-Staaten bzw. des Bundesrates - siehe dazu Abschnitt 3. und 4.

Im Subventionsbericht der Bundesregierung wird der Steuervorteil für die Fluggesellschaften aufgrund der Mineralölsteuerbefreiung mit 373 Mio. Euro pro Jahr beziffert. Diese Steuerbefreiung gehört damit zu den 20 größten Subventionen des Bundes.⁶

⁶ Bundesministerium der Finanzen (Hg.): Neunzehnter Subventionsbericht, Berlin 2003. Seite 27 und Anhang 2, lfd. Nr. 62/63.

Der konkrete Wettbewerbsvorteil der Fluggesellschaften gegenüber der Bahn bei einem Hin- und Rückflug von Hamburg nach München lässt sich errechnen, wenn der für den privaten Flugverkehr angewandte Steuersatz auch auf den gewerblichen Flugverkehr angewandt wird:

Abbildung 2:

Steuervorteil des Flugzeugs auf der Hin- und Rückreise Hamburg - München:

600 km Entfernung = 1200 Flugkilometer bei Hin- und Rückreise⁷

Kerosinverbrauch je 100 Personenkilometer = 5 Liter⁸

Kerosinverbrauch je Person für diese Reise = 60 Liter

Regulärer Steuersatz für Kerosin = 0,6545 Euro / Liter.⁹

Summe: 39 Euro

Quelle: Eigene Berechnungen

Die Lufthansa wirbt mit Dumpingpreisen in Höhe von 92,- Euro für einen innerdeutschen Hin- und Rückflug. Solche Angebote rechnen sich nicht mehr, wenn auch für den gewerblichen Flugverkehr eine Kerosinsteuer erhoben wird.

3. Die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr ist rechtlich möglich

Der häufigste - aber nicht stichhaltige - Einwand gegen die Kerosinbesteuerung ist der Verweis auf das Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944, das eine Kerosinbesteuerung verböte. Tatsächlich beziehen sich die Regelungen des Chicagoer Abkommens aber nur auf internationale Flüge, nicht auf Inlandsflüge.¹⁰ Die europäische Energiesteuer-Richtlinie enthielt noch bis 2003 ein Verbot der Besteuerung von Kerosin für den gewerblichen Flugverkehr.¹¹ Dieses Verbot ist aber mit dem Inkrafttreten der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie am 1. Januar 2004 entfallen. In Art. 14 (2) der Richtlinie wird ausdrücklich klargestellt, dass eine Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr erhoben werden kann.¹²

⁷ Tabelle der Reiseentfernungen zwischen 58 Städten in Deutschland im Vergleich der Verkehrsmittel Bahn, Flug und PKW siehe Programm „Reisen und Umwelt“ - Download unter http://www.bahn.de/konzern/holding/angebote/dbag_computerprogramm.shtml

⁸ Gerundeter Wert, gebildet aus der im innerdeutschen Flugverkehr eingesetzten Flotte der Lufthansa bei durchschnittlicher Auslastung - siehe Lufthansa (Hg.): Balance. Das Wichtigste zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit bei Lufthansa. Ausgabe 2003/2004. Seite 20 - Download unter <http://umwelt.lufthansa.com>

⁹ Mineralölsteuergesetz § 2 (1) Nr. 3 in Verbindung mit § 4 (1) Nr. 3. Die Schienenverkehrsunternehmen zahlen 1,142 Cent je Kilowattstunde Bahnstrom.

¹⁰ Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944. Artikel 15 und 24.

¹¹ Richtlinie 92/81/EWG vom 19. Oktober 1992 des Rates zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle, Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) dieser Richtlinie sah eine obligatorische Befreiung für in der gewerblichen Luftfahrt verwendeten Flugkraftstoff vor.

¹² Richtlinie 2003/96/EG DES RATES vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom. Art. 14 (2): „Die Mitgliedstaaten können diese in Absatz 1 Buchstaben b) und c) vorgesehenen Steuerbefreiungen auf internationale oder innergemeinschaftliche Transporte beschränken. In den Fällen, wo ein Mitgliedstaat ein bilaterales Abkommen mit einem anderen Mitgliedstaat geschlossen hat, kann von den in Absatz 1 Buchstaben b) und c) vorgesehenen Befreiungen abgesehen werden. In diesen Fällen können die

Pläne zur EU-weiten Einführung der Kerosinsteuer scheiterten aber bisher am Vetorecht der Mitgliedsstaaten in Steuerfragen. Auch die neue EU-Verfassung ändert nichts am Einstimmigkeitsprinzip in Steuerfragen. Da insbesondere einige südliche Mitgliedsstaaten die Kerosinsteuer prinzipiell ablehnen, ist auf absehbare Zeit keine europäische Einigung zu erwarten. Unter diesen Umständen bleibt neben der Besteuerung des inländischen Flugverkehrs nur noch die Option, zwischen ausgewählten Mitgliedsstaaten die Luftverkehrsabkommen neu zu verhandeln und die Kerosinsteuer auf den grenzüberschreitenden Flügen zwischen diesen Staaten einzuführen. Die Bundesregierung sollte solche Verhandlungen führen, aber die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr nicht von deren Ergebnis abhängig machen. Im Gegenteil: Die Chancen, dass andere EU-Staaten zur Aufhebung der Steuerbefreiung bereit sind, steigen eher, wenn Deutschland bei den Inlandsflügen voranschreitet.

4. Gegen eine Kerosinsteuer ist kein Veto des Bundesrates möglich

Neben der Steuerbefreiung des Kerosins ist auch die Mehrwertsteuerbefreiung bei grenzüberschreitenden Flügen eine nicht gerechtfertigte Subvention zu Lasten der Bahn. Die Bundesregierung hatte bereits im Entwurf des Steuervergünstigungsabbaugesetzes im Dezember 2002 geplant, diese Mehrwertsteuerbefreiung aufzuheben.¹³ Sie ist dabei jedoch an der Unionsmehrheit im Bundesrat gescheitert, weil Änderungen des Umsatzsteuergesetzes zustimmungspflichtig sind.

Im März 2004 hat die Koalition in einem Antrag zur Bahnreform deutlich gemacht, dass sie weiterhin daran interessiert ist, die Steuervergünstigungen für den Luftverkehr abzubauen. Darin ist neben der Mehrwertsteuer auch das Ziel der Einführung einer Kerosinsteuer enthalten.¹⁴

Der BUND unterstützt die Pläne der Koalition zur Aufhebung der Steuerbefreiungen im Flugverkehr und fordert den Bundesrat auf, die notwendige Änderung des Umsatzsteuergesetzes nicht zu blockieren. Die Koalitionsfraktionen wiederum sollten auch unabhängig vom Verhandlungsergebnis bei der Mehrwertsteuer die gesetzlichen Voraussetzungen zur Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr schaffen. Dazu ist lediglich § 4 (1) Nr. 3 a) des Mineralölsteuergesetzes ersatzlos zu streichen. Für Änderungen des Mineralölsteuergesetzes ist keine Zustimmung des Bundesrates erforderlich. Beide Vorhaben sollten daher in getrennten Gesetzgebungsverfahren umgesetzt werden.

Mitgliedstaaten einen Steuerbetrag vorschreiben, der die in dieser Richtlinie festgesetzten Mindestbeträge unterschreitet.“

¹³ Entwurf eines Gesetzes zum Abbau von Steuervergünstigungen und Ausnahmeregelungen (Steuervergünstigungsabbaugesetz – StVergAbG). BT-Drs. 15/119.

¹⁴ Die Bahnreform konsequent weiterführen. Antrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen. BT-Drs. 15/2658: „Um den verkehrs- und umweltpolitisch erwünschten Zuwachs im Schienenverkehr und damit auch den nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg der Bahnunternehmen zu ermöglichen, sind weitere Schritte zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern bzw. mit anderen europäischen Bahnunternehmen notwendig. Insbesondere sind dies:

- Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Personenbeförderungen im grenzüberschreitenden Flugverkehr im Zuge des allgemeinen Subventionsabbaus, wie es bereits im Steuervergünstigungsabbaugesetz durch den Deutschen Bundestag beschlossen war und vom Bundesrat bis heute blockiert wird,
- die Besteuerung von Kerosin mit der Mineralölsteuer oder die Einführung einer Emissionsabgabe im europäischen Flugverkehr,
- Absenkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets der Bahnen wie im Koalitionsvertrag 2002 vereinbart.“

5. Tanktourismus der Fluggesellschaften kann verhindert werden

Wenn die rechtlichen Einwände ausgeräumt sind, behaupten die Gegner der Kerosinsteuer häufig, die Steuer sei durch erhöhtes Tanken im Ausland und anschließenden Verbrauch des Kerosins auf Inlandsflügen leicht zu umgehen.

Auf den ersten Blick scheint Tanktourismus tatsächlich ein Problem zu sein: Fluggesellschaften könnten ihre Routen gezielt so legen, dass immer vor einem Inlandsflug ein grenzüberschreitender Flug mit derselben Maschine geflogen wird, um ausreichend Kerosin steuerfrei im Ausland zu tanken. Bei europäischen Flugstrecken wäre dies im Gegensatz zu Langstreckenflügen auch technisch möglich, da die dort eingesetzten Flugzeuge nicht nach jeder Kurzstrecke neu tanken müssen. Besteuerungstechnisch lässt sich dieses Problem jedoch lösen. Die Mineralölsteuer knüpft nämlich nicht am Tankvorgang an, sondern am tatsächlichen Verbrauch. Die Fluggesellschaft als Steuerpflichtige müsste dann nachweisen, welche Menge des steuerfrei eingeführten Kerosins sie auf dem Inlandsflug verbraucht hat.¹⁵ Dies kann anhand physikalischer Messverfahren (Verbrauchsmessung, Gewichtsmessung) oder auf der Basis ausreichend genauer Schätzungen (Angabe der Flugstrecke multipliziert mit dem Durchschnittsverbrauch des jeweiligen Flugzeugtyps) erfolgen. In beiden Fällen wäre der Verwaltungsaufwand vertretbar.

Fazit: Das immer wieder gegen die Kerosinsteuer vorgebrachte Schlagwort „Tanktourismus“ ist nicht stichhaltig. Das Mineralölsteuergesetz bietet ausreichende Handhabe, damit der tatsächliche Kerosinverbrauch von Inlandsflügen unabhängig vom Ort des Betankens besteuert werden kann.

6. Die Kerosinsteuer entlastet die Umwelt und schafft faire Wettbewerbsbedingungen

Nun stellt sich die Frage, welche Höhe die Kerosinsteuer haben sollte:

Der BUND fordert die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr mit einem Steuersatz in Höhe von 0,6545 Euro/Liter. Das ist der gleiche Steuersatz, der für Kerosin im privaten Flugverkehr angewandt wird.

Die Besonderheiten des Inlandsverkehrs sprechen dafür, den regulären Steuersatz anzuwenden anstatt mit einem ermäßigten Steuersatz zu beginnen: Das Beispiel auf Seite 4 für den Flug von Hamburg nach München zeigt, dass bei den im Vergleich zu internationalen Verbindungen kurzen Strecken im innerdeutschen Verkehr die gewünschte Lenkungswirkung nur mit einem relativ hohen Steuersatz erzielt wird. Dennoch wirkt die Steuer insbesondere für das große Segment des Geschäftsreiseverkehrs nicht erdrosselnd, weil dort im Durchschnitt wesentlich höhere Ticketpreise bezahlt werden und damit die prozentuale Preiserhöhung moderat ausfällt. Gleichzeitig gibt es gerade im innerdeutschen Verkehr die Bahn als Alternative zum Flugverkehr, so dass die Kerosinsteuer durch Wahl des umweltverträglicheren Schienenverkehrs effektiv vermieden werden kann.

¹⁵ Das Bundesfinanzministerium äußert sich bisher widersprüchlich zu der Frage, wie die Erhebung einer inländischen Kerosinsteuer ausgestaltet werden soll. Einerseits nennt sie keine steuerrechtlichen Hindernisse gegen die Einführung der Kerosinsteuer. Andererseits verweigert sie die Beantwortung von Fragen zur konkreten Ausgestaltung der Besteuerung: „Der Bundesregierung liegt kein Konzept zur Einführung einer Kerosinsteuer für Inlandsflüge vor.“ (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der FDP „Auswirkungen der Einführung einer nationalen Kerosinsteuer und der Erhebung des vollen Mehrwertsteuersatzes auf Auslandsflüge für den Luftverkehrsstandort Deutschland“; BT-Drucksache 15/3622)

Bisher gibt es keine Studien zum ökologischen Lenkungseffekt einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr. Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen schätzt, dass die Treibhausgase bei Einführung einer EU-weiten Kerosinabgabe von etwa 0,2 Euro je Liter ab dem Jahr 2005 im Vergleich zur Situation ohne Abgabe bis 2025 um 25 bis 30 Prozent zurückgehen.¹⁶ Absolut betrachtet werden die zurückgelegten Flugkilometer trotz der Lenkungseffekte der Kerosinsteuer wahrscheinlich in abgeschwächter Form weiter ansteigen. Die Kerosinsteuer ist also kein „Wundermittel“, um den Flugverkehr in klimaverträgliche Bahnen zu lenken. Aber insbesondere im Segment der innerdeutschen Billigflieger ist eine Abschwächung der Nachfrage zu erwarten, wenn die Steuer mit dem Regelsatz eingeführt wird.

Bei einer konstanten Verkehrsleistung im innerdeutschen Flugverkehr - was angesichts der prognostizierten Wachstumsraten schon ein Erfolg wäre - lässt sich das erwartete Steueraufkommen wie folgt berechnen:

| Abbildung 3: Geschätztes Aufkommen einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr | |
|---|---|
| Verkehrsleistung 2003 | 10,6 Milliarden Personenkilometer ¹⁷ |
| Kerosinverbrauch 2003 | 530 Millionen Liter Kerosin ¹⁸ |
| Steuersatz | 0,6545 Euro / Liter |
| Summe Steueraufkommen | ca. 350 Millionen Euro¹⁹ |

Quelle: Statistisches Bundesamt 2004, eigene Berechnungen

Angesichts des im Vergleich zum gesamten Steueraufkommen relativ geringen zusätzlichen Aufkommens der Kerosinsteuer hält es der BUND zur Zeit nicht für erforderlich, eine konkrete Empfehlung zur Aufkommensverwendung auszusprechen. Einerseits könnte die Kerosinsteuer ein Baustein eines umfassenderen Paketes für den Abbau umweltschädlicher Subventionen sein und Spielräume für die Senkung anderer Steuern und Abgaben oder die Haushaltskonsolidierung schaffen. Andererseits ist auch eine politische Verknüpfung mit

¹⁶ Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (Hg.): Entgelte für die Nutzung globaler Gemeinschaftsgüter. Sondergutachten. Berlin 2002, Seite 15. In dem Sondergutachten werden Varianten internationaler Steuern oder Abgaben analysiert. Wegen des Chicagoer Abkommens scheidet im internationalen Flugverkehr die Steuerlösung bisher aus. Daher untersucht der WBGU Abgabenlösungen, die sich nicht nur am Kerosinverbrauch orientieren, sondern auch an den anderen Emissionen des Flugverkehrs. Dieser Ansatz wird vom BUND grundsätzlich unterstützt. Im Hinblick auf den inländischen Flugverkehr hat die Kerosinsteuer jedoch zwei Vorteile gegenüber einer Emissionsabgabe: Erstens ist die Einführung im Rahmen des bestehenden Mineralölsteuergesetzes politisch und gesetzestechisch viel einfacher als die rechtliche Umsetzung einer mehrdimensionalen emissionsbezogenen Abgabe. Die Unterschiede in der ökologischen Lenkungswirkung sind dabei im inländischen Flugverkehr marginal. Zweitens muss das Aufkommen einer Abgabe im Gegensatz zur Steuer an den jeweiligen Wirtschaftssektor zurückgegeben werden (z.B. zur Finanzierung der Infrastruktur). Dann wäre aber das umweltökonomische Prinzip der verursachergerechten Anlastung negativer externer Effekte nicht mehr gewährleistet, weil die Fluggesellschaften dann an anderer Stelle ihre Kosten senken könnten.

¹⁷ Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr, Luftverkehr, Fachserie 8, Reihe 6, Dezember 2003. Wiesbaden 2004. Eigene Berechnungen.

¹⁸ Basierend auf einem durchschnittlichen Kerosinverbrauch in Höhe von fünf Liter je 100 Personenkilometer - siehe Fußnote 7.

¹⁹ Dieser Betrag ist die Untergrenze für das Steueraufkommen, da der innerdeutsche Frachtverkehr in der Berechnung nicht berücksichtigt wurde.

Investitionsprogrammen für die Schiene denkbar - insbesondere vor dem Hintergrund, dass zur Zeit die Mittel in der Finanzplanung nicht ausreichen, um das zugesagte Niveau zu halten.

Fazit

Die Kerosinsteuer ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur verursachergerechten Besteuerung der klimaschädlichen Effekte des Flugverkehrs und zu fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern. Angesichts der rechtlichen und politischen Hindernisse bei einer internationalen Lösung bietet die Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr einen gangbaren und umweltpolitisch wirksamen Einstieg.

Der BUND appelliert an die Koalitionsfraktionen und die Bundesregierung, die notwendige Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Herbst 2004 zu beschließen, damit die Steuer im Laufe des Jahres 2005 eingeführt werden kann.

Kontakt:

Matthias Seiche
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Tel. 030 / 275 86 - 433, Fax - 440
matthias.seiche@bund.net www.bund.net

Stand: 23. August 2004